

KOMMISJONSDIREKTIV 98/42/EF**av 19. juni 1998****om endring av rådsdirektiv 95/21/EF om håndheving av internasjonale standarder for sikkerhet, hindring av forurensning og leve- og arbeidsvilkår om bord på skip som anløper havner i Fællesskapet, og som seiler i farvann under medlemsstatenes jurisdiksjon (havnestatskontroll)(*)**

KOMMISJONEN FOR DE EUROPEISKE FÆLLESSKAP HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fællesskap,

under henvisning til rådsdirektiv 95/21/EF av 19. juni 1995 om håndheving av internasjonale standarder for sikkerhet, hindring av forurensning og leve- og arbeidsvilkår om bord på skip som anløper havner i Fællesskapet, og som seiler i farvann under medlemsstatenes jurisdiksjon (havnestatskontroll)⁽¹⁾, endret ved direktiv 98/25/EF⁽²⁾, særlig artikkel 19, og

ut fra følgende betraktninger:

Det må tas hensyn til de endringer av Den internasjonale sjøfartsorganisasjons (IMOs) konvensjoner, protokoller, normer og resolusjoner som er trådt i kraft, og til utviklingslinjene og betraktningene innenfor rammen av Paris-memorandumet om havnestatskontroll (MOU).

Siden vedtakelsen av direktiv 95/21/EF er det gjort en ytterligere innsats for å utvikle en bedre prioriteringsordning. Den faktorbaserte prioriteringsordningen som er utarbeidet innenfor rammen av Paris-memorandumet, bør inntas i direktivet.

Listen over sertifikater og dokumenter oppført i vedlegg II til direktiv 95/21/EF bør endres for å ta hensyn til de endringer i internasjonalt regelverk som er trådt i kraft.

Listen over «åpenbare grunner» for en mer detaljert inspeksjon, som er oppført i vedlegg III til nevnte direktiv, bør endres på bakgrunn av den mer fullstendige listen oppført i IMO-resolusjon A.787(19).

I samsvar med vedlegg IV til nevnte direktiv skal framgangsmåtene og retningslinjene som inspektøren skal følge ved kontroll av skip, være dem som er beskrevet i IMO-resolusjon A.466(XII) med endringer, og i resolusjon A.542(13), MEPC.26(23) og A.742(18). Nevnte vedlegg IV bør endres for å ta hensyn til opphevingen av disse resolusjonene ved IMO-resolusjon

A.787(19). Framgangsmåtene beskrevet i resolusjon A.787(19) er inntatt i vedlegg I, «Framgangsmåter for havnestatskontroll», til MOU.

For å avgjøre om et skip skal tilbakeholdes eller ikke, skal inspektøren anvende kriteriene omhandlet i vedlegg IV til nevnte direktiv. I visse tilfeller vil det imidlertid være uhensiktsmessig å tilbakeholde et skip på grunn av skader som følge av ulykke.

Vedlegg VI bør også endres i lys av bestemmelsene i IMO-resolusjon A.787(19), særlig når det gjelder områdene som er dekket av Den internasjonale konvensjon om normer for opplæring, sertifikater og vakthold for sjøfolk (STCW) av 1978.

Tiltakene fastsatt i dette direktiv er i samsvar med uttalelsen fra komiteen nedsatt i henhold til artikkel 12 i rådsdirektiv 93/75/EØF⁽³⁾, sist endret ved kommisjonsdirektiv 97/34/EF⁽⁴⁾ —

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

Artikkel 1

I direktiv 95/21/EF gjøres følgende endringer:

1) Artikkel 5 nr. 2 skal lyde:

«2. Ved utvelgingen av skip for inspeksjon skal vedkommende myndighet prioritere skip omhandlet i vedlegg I del I. Ved fastsettelse av prioriteringsrekkefølgen for inspeksjon av de øvrige skipene oppført i vedlegg I, skal vedkommende myndighet anvende skipets generelle prioriteringsfaktor oppført i vedlegg I del II.»

2) Vedlegg I, II, III, IV og VI endres i samsvar med vedlegget til dette direktiv.

Artikkel 2

1. Medlemsstatene skal sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv, innen 30. september 1998. De skal umiddelbart underrette Kommissjonen om dette.

Disse bestemmelsene skal, når de vedtas av medlemsstatene,

(*) Denne EF-rettsakten, kunngjort i EFTL 184 av 27.6.1998, s. 40, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 10/1999 av 29. januar 1999 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se denne utgaven av EØS-tillegget til *De Europeiske Fællesskaps Tidende*.

⁽¹⁾ EFT L 157 av 7.7.1995, s. 1.

⁽²⁾ EFT L 133 av 7.5.1998, s. 19.

⁽³⁾ EFT L 247 av 5.10.1993, s. 19.

⁽⁴⁾ EFT L 158 av 17.6.1997, s. 40.

inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

2. Medlemsstatene skal oversende Kommisjonen teksten til de viktigste internrettslige bestemmelser som de vedtar på det området dette direktiv omhandler.

Artikkel 3

Dette direktiv trer i kraft den sjuende dag etter at det er kunngjort i De Europeiske Fællesskaps Tidende.

Artikkel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Brussel, 19. juni 1998.

For Kommisjonen

Neil KINNOCK

Medlem av Kommisjonen

VEDLEGG

1. Vedlegg I skal lyde:

*«VEDLEGG I***LISTE OVER SKIP SOM SKAL PRIORITERES FOR INSPEKSJON**

(som omhandlet i artikkel 5 nr. 2)

I. Overordnede faktorer

Uavhengig av prioriteringsfaktoren skal følgende skip ha en overordnet prioritering for inspeksjon:

1. Skip som er rapportert av loser eller havnemyndigheter for å ha mangler som kan sette sikkerheten i fare under seiling (i henhold til direktiv 93/75/EOF og artikkel 13 i dette direktiv).
2. Skip som ikke oppfyller forpliktelsene i direktiv 93/75/EOF.
3. Skip som har vært gjenstand for en rapport eller melding fra en annen medlemsstat.
4. Skip som har vært gjenstand for en rapport eller klage fra skipsføreren, et besetningsmedlem eller personer eller organisasjoner som har berettigede interesser i skipets sikre drift, leve- og arbeidsvilkårene om bord eller hindring av forurensning, med mindre den berørte medlemsstaten anser rapporten eller klagen for å være klart ubegrunnet. Identiteten til personen som sender inn rapporten eller klagen, skal ikke meddeles det berørte skips fører eller reder.
5. Skip
 - som har vært innblandet i en kollisjon, grunnstøting eller stranding på vei til havnen,
 - som er blitt anklaget for påståtte brudd på bestemmelsene om utslipp av skadelige stoffer eller spillvann,
 - som er blitt manøvrert på en uregelmessig eller risikabel måte, slik at de rutetiltak som er vedtatt av IMO eller praksis og prosedyrer for sikkerhet til sjøs, ikke er fulgt, eller
 - som på annet vis har manøvrert på en slik måte at det har oppstått fare for personer, eiendom eller miljøet.
6. Skip som av sikkerhetsgrunner er blitt strøket fra sin klasse i løpet av de foregående seks måneder.

II. Generelle prioriteringsfaktorer

Følgende skip skal prioriteres for inspeksjon:

Faktorverdi

1. Skip som anløper en havn i en medlemsstat for første gang eller etter et fravær på tolv måneder eller mer. Ved anvendelsen av disse kriterier skal medlemsstatene også ta hensyn til de inspeksjoner som er foretatt av medlemmer av MOU. Dersom det ikke foreligger nødvendige data for dette formål, skal medlemsstatene basere seg på de tilgjengelige data fra Sirenac-databasen og inspisere de skip som ikke er blitt registrert i denne databasen etter at den ble tatt i bruk 1. januar 1993.

	<i>Faktorverdi</i>
2. Skip som ikke har vært inspisert av en medlemsstat i løpet av de foregående seks måneder.	+10
3. Skip hvis lovfestede sertifikater vedrørende skipets konstruksjon og utstyr, utstedt i samsvar med konvensjonene, og klassifikasjonssertifikater er utstedt av en organisasjon som ikke er anerkjent i henhold til rådsdirektiv 94/57/EF av 22. november 1994 om felles regler og standarder for organisasjoner som skal inspisere og besikte skip, og for sjøfartsmyndighetenes virksomhet i den forbindelse ⁽¹⁾ .	+5
4. Skip som seiler under flagget til en stat som forekommer i den rullerende oversikten over gjennomsnittlige tilbakeholdinger og forsinkelser i siste treårsperiode, offentliggjort i MOUs årsrapport:	
— 0-3 % over gjennomsnittet,	+3
— 3,1-6 % over gjennomsnittet,	+4
— mer enn 6 % over gjennomsnittet.	+5
5. Skip som har fått tillatelse til å forlate en medlemsstats havn på bestemte vilkår:	
a) for hver mangel som skal utbedres før avgang,	+1
b) for hver mangel som skal utbedres i neste havn,	+1
c) for hver mangel som skal utbedres innen 14 dager (intervaller på to),	+1
d) for ethvert annet forhold som er angitt (intervaller på to),	+1
e) dersom det er truffet tiltak for skipet og alle mangler er utbedret.	-2
6. Skip der det er avdekket mangler under en tidligere inspeksjon, etter antall mangler:	
— 0,	-15
— 1-5,	0
— 6-10,	+5
— 11-20,	+10
— mer enn 20 mangler.	+15
7. Skip som er tilbakeholdt i en tidligere havn.	+15
8. Skip som seiler under flagget til en stat som ikke har ratifisert alle de internasjonale konvensjonene nevnt i artikkel 2 i dette direktiv.	+1
9. Skip som seiler under flagget til en stat med et mangelnivå som ligger over gjennomsnittet.	+1

(¹) EFT L 139 av 12.12.1994, s. 20.

	<i>Faktorverdi</i>
10. Skip i en klasse med et mangelnivå som ligger over gjennomsnittet.	+1
11. Skip i en kategori som det er fastsatt utvidet inspeksjon for (i henhold til artikkel 7 i dette direktiv).	+5
12. Andre skip:	
— mellom 13 og 20 år gamle,	+1
— mellom 21 og 24 år gamle,	+2
— over 25 år gamle.	+3

Prioriteringsfaktoren er tallverdien som tildeles et skip i samsvar med bestemmelsene i dette vedlegg, og som vist i informasjonssystemet Sirenac.

For ovennevnte skip skal vedkommende myndighet avgjøre inspeksjonsrekkefølgen ved hjelp av den generelle prioriteringsfaktoren: Skip med høy faktor skal prioriteres høyt. Den generelle prioriteringsfaktoren er lik summen av de tildelte faktorverdiene, angitt over. Nr. 5, 6 og 7 gjelder bare inspeksjoner utført i løpet av de siste tolv månedene. Den generelle prioriteringsfaktoren må ikke være mindre enn summen av de tilsvarende verdiene i nr. 4, 8, 9, 10, 11 og 12.»

2. I vedlegg II gjøres følgende endringer.

1. Nr. 13 skal lyde:

«13. Kopi av samsvarsattest og sikkerhetsstyrings sertifikat utstedt i samsvar med Den internasjonale norm for sikkerhetsstyring for drift av skip og hindring av forurensning (SOLAS, kapittel IX).»

2. Nytt nr. 15- 28 tilføyes etter nr. 14:

«15. Samsvarsattest for særbestemmelsene for skip som transporterer farlig gods.

16. Sikkerhetssertifikat for hurtiggående fartøy og tillatelse til å føre hurtiggående fartøy.

17. Spesielliste eller manifest for farlig gods, eller detaljert stuingsplan.

18. Skipets dagbok for fortegnelse over øvelser og liste over kontroll og vedlikehold av redningsutstyr.

19. Sikkerhetssertifikat for spesialfartøy.

20. Sikkerhetssertifikat for flyttbare boreinnretninger.

21. For tankskip, utskriften fra overvåkings- og kontrollsystemet for oljeutslipp for den siste seiling i ballast.

22. Mannskapsliste, brannkontrolltegning og, for passasjerskip, havarikontrollplan.

23. Skipets beredskapsplan ved oljeforurensning om bord.

24. Besiktelsesrapporter (for bulkskip og oljetankskip).

25. Inspeksjonsrapporter fra tidligere havnestatskontroller.
 26. For roro-passasjerferger, opplysninger om forholdet A/A-maksimum.
 27. Attest på tillatelse til å transportere korn.
 28. Lastesikringshåndbok.»
3. Vedlegg III skal lyde:

«*VEDLEGG III*

EKSEMPLER PÅ «ÅPENBARE GRUNNER» FOR EN MER DETALJERT INSPEKSJON

(som omhandlet i artikkel 6 nr. 3)

1. Skipene nevnt i vedlegg I del I og II nr. II-3, II-4, II-5b, II-5c, II-8 og II-11.
2. Oljedagboken er ikke ført korrekt.
3. Det er oppdaget unøyaktigheter i forbindelse med undersøkelsen av sertifikater og dokumenter (se artikkel 6 nr. 1 bokstav a) og nr. 2).
4. Det foreligger indikasjoner på at besetningsmedlemmene ikke er i stand til å oppfylle kravene i artikkel 8 i rådsdirektiv 94/58/EF av 22. november 1994 om minstekrav til sjøfolks opplæringsnivå⁽¹⁾.
5. Det er tegn på at lasteoperasjoner og andre operasjoner ikke blir utført sikkert eller i samsvar med IMO-retningslinjer (f.eks. at oksygeninnholdet i hovedtilførselen for nøytralgass til lastetankene ligger over det fastsatte maksimumsnivå).
6. Skipsføreren på et oljetankskip er ikke i stand til å framlegge utskriften fra overvåkings- og kontrollsystemet for oljeutslipp for den siste seiling i ballast.
7. Det foreligger ingen ajourført mannskapliste, eller besetningsmedlemmer har ikke kjennskap til sine plikter ved brann eller ordre om å forlate skipet.
8. Falske nødalarmer er sendt ut uten å bli etterfulgt av riktige annulleringsprosedyrer.
9. Det vesentlige utstyret eller de vesentlige innretningene som kreves i henhold til konvensjonene mangler.
10. De hygieniske forholdene om bord på skipet er ikke tilfredsstillende.
11. Det framgår av inspektørens generelle inntrykk og øvrige observasjoner at skipets skrog eller konstruksjon er alvorlig forringet eller har store mangler som kan innebære en fare for skipets konstruksjon, vanntetthet og værtetthet.
12. Det foreligger indikasjoner eller bevis på at skipsføreren eller mannskapet ikke kjenner de grunnleggende funksjoner om bord med hensyn til skipets sikkerhet eller hindring av forurensning, eller at disse funksjonene ikke er ivaretatt.»

⁽¹⁾ EFT L 319 av 12.12.1994, s. 28.

4. Vedlegg IV skal lyde:

«*VEDLEGG IV*

FRAMGANGSMÅTER FOR KONTROLL AV SKIP

(som omhandlet i artikkel 6 nr. 4)

1. Principles of Safe Manning (IMO-resolusjon A.481(XII) om prinsipper for sikker bemanning) og dens vedlegg, som inneholder: Minimum Safe Manning Document (dokument om skipets sikkerhetsbemanning) (vedlegg 1) og Guidelines for the Application of Principles of Safe Manning (retningslinjer for anvendelse av prinsippene om sikker bemanning) (vedlegg 2).
2. Bestemmelsene i Den internasjonale kodeks for transport av farlig last til sjøs.
3. Publikasjonen fra Den internasjonale arbeidsorganisasjon (ILO) «Inspection of Labour Conditions on Board Ship: Guidelines for Procedures» (Inspeksjon av arbeidsforhold om bord på skip: retningslinjer for framgangsmåter).
4. Vedlegg I «Framgangsmåter for havnestatskontroll» til Paris-MOU.»
5. I vedlegg VII gjøres følgende endringer:

1. Innledningen skal nytt ledd lyde:

«Skader som oppstår på et skip på vei til en havn som følge av en ulykke, utgjør ikke et grunnlag for tilbakeholding, forutsatt at:

1. det er tatt behørig hensyn til bestemmelsene i regel I-11(c) i SOLAS-konvensjonen av 1974 angående melding til flaggstatens myndighet, den utpekte inspektoren eller det godkjente organet som har ansvar for å utstede vedkommende sertifikat,
2. skipsføreren eller rederen for skipet har kommet til havn har overlevert myndigheten med ansvar for havnestatskontrollen nærmere opplysninger omkring ulykken og skadene som har oppstått, og opplysninger om melding til flaggstatens myndighet,
3. det er truffet egnede tiltak for å utbedre skaden som er tilfredsstillende for myndighetene, og
4. myndighetene, etter at de er blitt underrettet om at utbedringene er fullført, har forsikret seg om at manglene som utgjorde en klar fare for sikkerhet, helse eller miljø, har blitt avhjulpet.

2. I nr. 3 tilføyes følgende:

«På områder som omfattes av STCW-konvensjonen av 1978 skal manglene nevnt i nr. 3.8 nedenfor imidlertid være det eneste grunnlag for tilbakeholding i henhold til nevnte konvensjon.»

3. I nr. 3.2 tilføyes følgende:

«13. Alvorlige mangler med hensyn til driftsmessige krav, som beskrevet i del 5.5 i vedlegg I til det omforente memorandumet.

14. Besetningens antall, sammensetning eller kvalifikasjoner er ikke i samsvar med dokumentet om skipets sikkerhetsbemanning.»
4. Nr. 3.8 skal lyde:
- «1. Sjøfolk som er pliktige å ha sertifikat, og som ikke har riktig sertifikat eller gyldig dispensasjon, eller som ikke framlegger dokument som beviser at en søknad om påteging er framlagt for flaggstatens myndighet.
 2. Bestemmelsene om sikkerhetsutstyr fastsatt av flaggstatens myndighet er ikke overholdt.
 3. Bestemmelsene om brovakt eller maskinvakt oppfyller ikke kravene fastsatt for skipet av flaggstatens myndighet.
 4. Vaktbemanningen omfatter ikke en person som er kvalifisert til å bruke utstyr som er uunnværlig for sikker navigering, radiokommunikasjon eller hindring av forurensning.
 5. Sjøfolkene kan ikke godtgjøre at de har de nødvendige faglige kvalifikasjonene for å utføre arbeidsoppgavene de er tildelt i forbindelse med skipets sikkerhet og hindring av forurensning.
 6. Det er ikke mulig å finne personer som er tilstrekkelig uthvilte og på andre måter skikket til å tjenestegjøre, til å dekke den første vekten på begynnelsen av en reise samt de påfølgende vaktene.»
-